



TT Club Loss Prevention

Безопасность в цепочке поставок

В этом выпуске:

Статистика претензий за 2021 год
Кражи при железнодорожных перевозках
Организованная преступность
Справочник запорных устройств ТАРА

Содержание

03 Обращение ТТ Клуба

04 Статистика претензий за 2021 год

06 Внимание на железнодорожные перевозки

08 Организованная преступность в сфере грузоперевозок

10 Справочник запорных устройств TAPA



Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящем издании, была собрана из различных источников. ТТ Клуб, его Управляющие и другие лица, участвовавшие в его составлении, не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате использования содержащейся в нем информации.

© Through Transport Mutual Services (UK) Ltd, 2022. Все права защищены. Пользователи этого издания могут воспроизводить или передавать её только дословно. Любое другое использование, включая производные руководства, основанные на этом издании, в любой форме и любыми средствами, требует предварительного письменного разрешения от компании Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.

Перевод на русский язык Владимира Шмелева, 2022

Безопасность в цепочке поставок | 2022

В этой публикации мы рассмотрим разные аспекты транспортной безопасности грузоперевозок, представим отраслевую статистику и данные Клуба по претензиям за 2021 год, которые позволяют проанализировать глобальные тенденции, обратимся к некоторым специфическим рискам, с которыми сталкиваются представители отрасли и предложим практические советы и решения.

Здесь собраны выдержки из публикаций ТТ Клуба и отчеты, подготовленные совместно с отраслевыми организациями. Полная библиотека руководств Клуба по предупреждению убытков размещена на странице www.ttclub.com/loss-prevention.

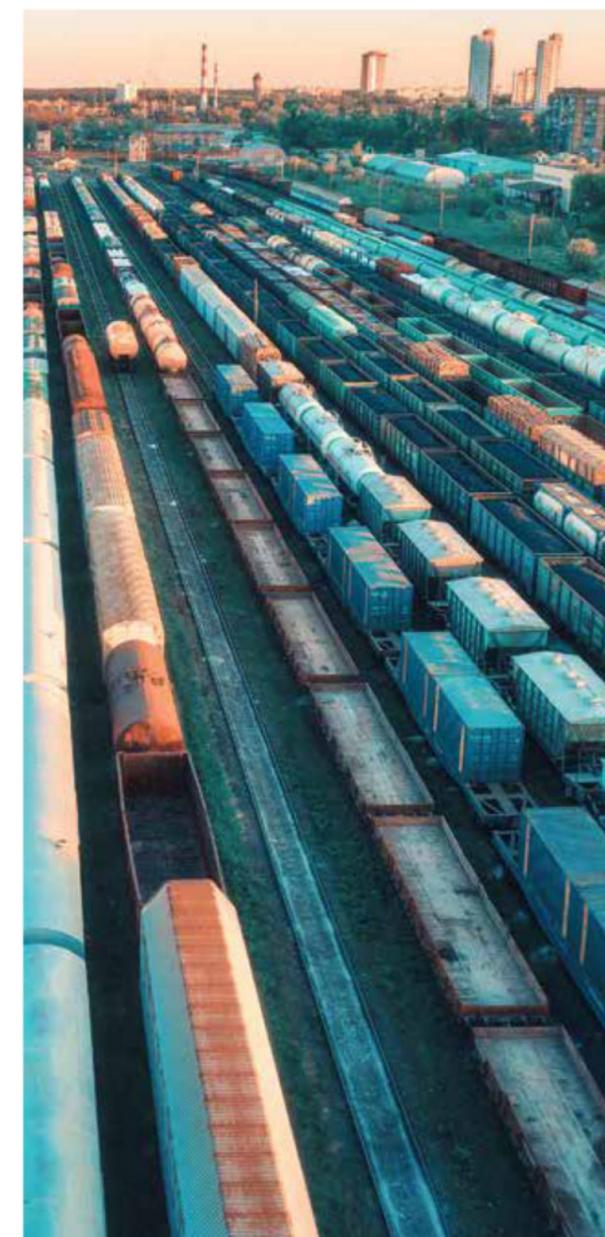
Если у вас есть вопросы, идеи или предложения, пожалуйста, напишите на электронную почту riskmanagement@ttclub.com или свяжитесь со своим контактным лицом в ТТ Клубе.

Обращение ТТ Клуба

Рисковый ландшафт грузоперевозок постоянно меняется: появляются новые риски, а злоумышленники активно осваивают технологии и учатся обходить защиту и меры предосторожности. Пандемия COVID-19 и события в Украине, в свою очередь, оказали крайне негативное влияние на транспортировку грузов по всему миру и выявили новые проблемы в цепочках поставок.

Под влиянием негативных факторов многие компании были вынуждены перестраивать транспортные цепочки, что привело к скоплению грузов в отдельных точках, удлинению простоев, нехватке безопасных стоянок — всё это увеличивает риски и угрожает сохранности грузов.

На фоне меняющихся обстоятельств и условий неизменным остаётся одно: преступники находят новые способы добраться до наиболее ценных грузов, постоянно мониторят цепочки поставок, и стоит им заметить изменение, сбой или слабое место в организации процессов — они постараются воспользоваться любой возможностью, чтобы добраться до груза.



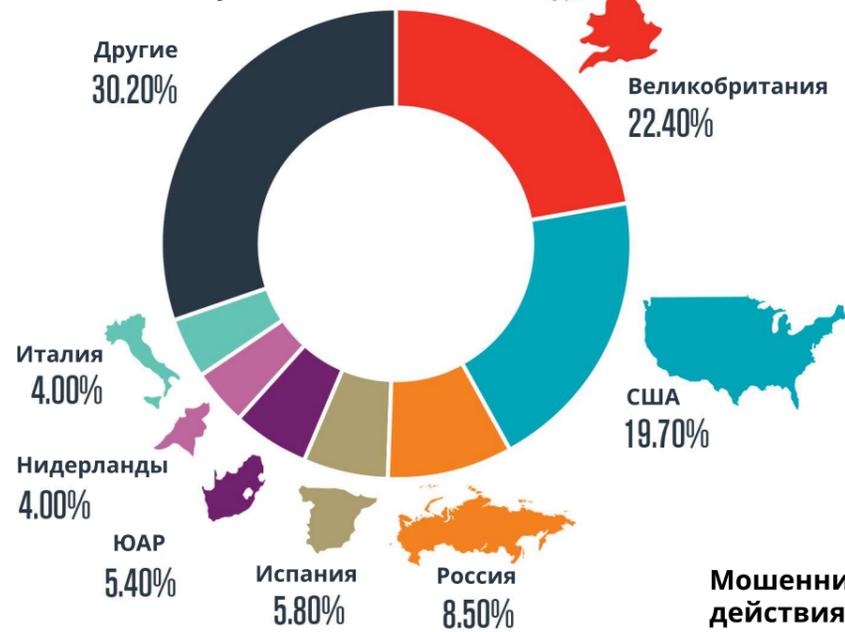
Статистика претензий ТТ Клуба за 2021 год

Согласно данным ТТ Клуба о претензиях в связи с кражами груза по всему миру за 2021 год

На каком этапе транспортировки был украден груз



Основные страны



Основные группы товаров

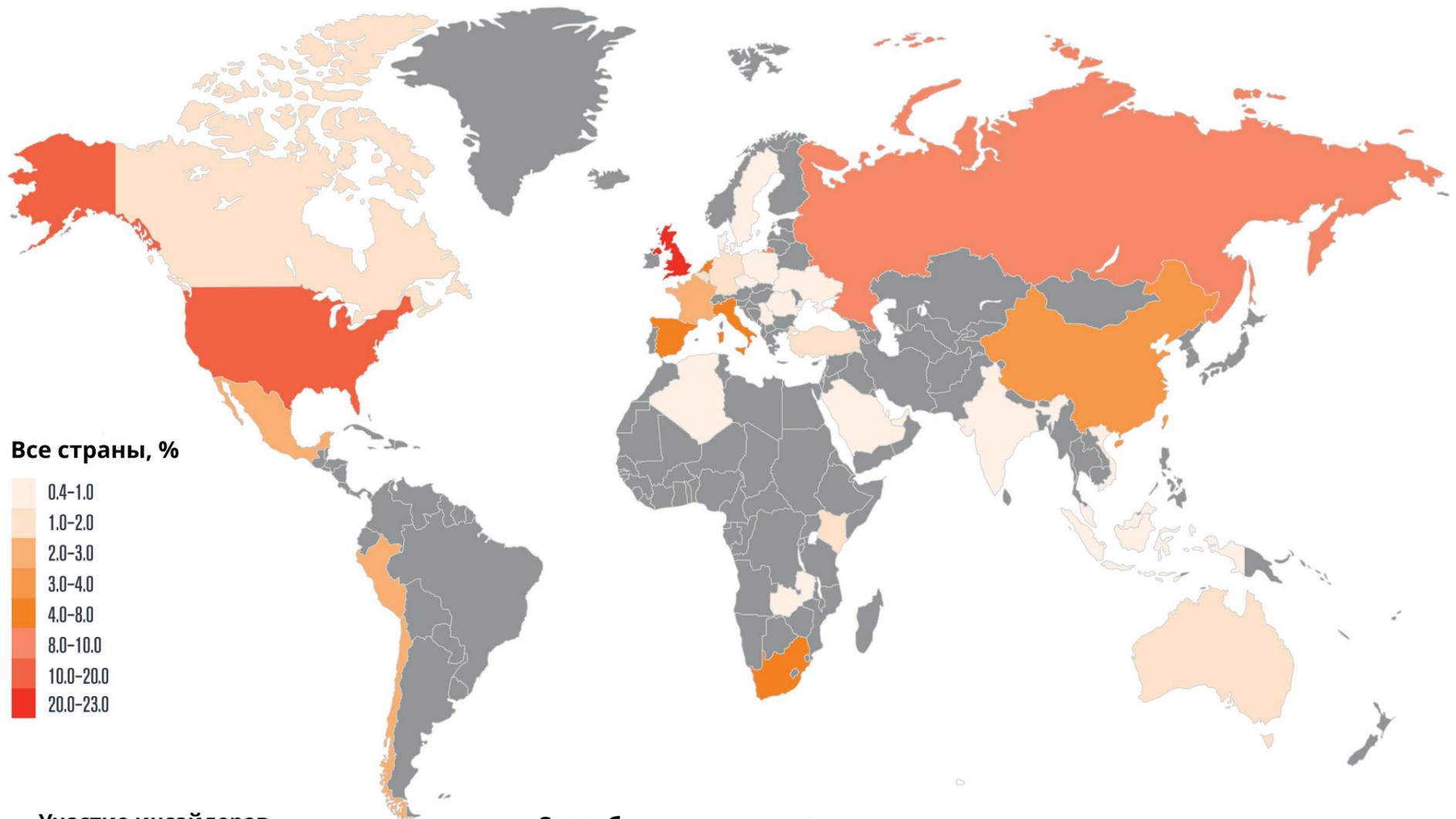


Мошеннические действия имели место в **13.0%** зафиксированных случаев

Участие инсайдеров подозревается в **15.0%** зафиксированных случаев

Способы хищения грузов

Груз украден из ТС	Украдено ТС с грузом	Другое
62.3%	24.7%	13.0%



Картина распределения инцидентов по странам на основе статистики Клуба в целом подтверждается данными из отраслевых источников. Данные Ассоциации по защите перевозимых грузов TAPA также свидетельствуют, что около 40% всего зафиксированного в Европе ущерба приходится на Великобританию. Национальная служба по расследованию преступлений на автотранспорте NaVCIS, центральный орган британской полиции по борьбе с кражей грузов, в 2021 году зафиксировала более 4 400 случаев утраты грузов общей стоимостью свыше 71 млн фунтов стерлингов.

Данные о категориях украденных грузов показывают, насколько преступники хорошо организованы и ориентированы на рыночный спрос. В 2020 году, в период пика пандемии COVID-19, наблюдалось заметное снижение краж дорогостоящих товаров: предметов роскоши и электроники. В период кризиса и экономической неопределённости люди начинали экономить, и преступники лишились широкого рынка сбыта. В ответ на изменение характера потребления злоумышленники переориентировались на товары первой необходимости, продукты питания и напитки, медицинские товары – то есть на те категории грузов, которые можно быстро реализовать. Данные Клуба за 2021 год демонстрируют возвращение интереса к электронике и премиальным товарам.

ТТ Клуб обращает внимание на риск мошенничества. В 2021 году Клуб выпустил серию статей ТТ Talk, посвященную проблеме мошенничества, а также отчёт о криминальных тенденциях на российском рынке грузоперевозок, где было указано, 80% краж груза в России происходит с использованием мошеннических схем. Судя по актуальной статистике, этот риск возрастает и в других странах, включая Великобританию и Америку, где мошенники получают доступ к грузу под видом перевозчиков или экспедиторов.

По-прежнему нередки кражи с участием инсайдеров — сотрудников, которые помогают злоумышленникам получить доступ к документам или грузу своей компании. Согласно статистике Клуба, участие инсайдеров в мошеннических схемах подозревается в 15% случаев краж. Для предупреждения или снижения этого риска в первую очередь необходимо использовать различные способы проверки штатных и временных сотрудников при приёме на работу.

Внимание на железнодорожные перевозки

Кражи грузов на железной дороге составляют небольшую долю в общем объёме краж, однако согласно статистике Клуба, их число за последние два года возросло. Инциденты в Лос-Анджелесе в начале этого года, а также ряд случаев в США и Европе получили широкую огласку в СМИ и привлекли внимание к вопросам обеспечения безопасности при железнодорожных перевозках.



Гильермо Кансио — старший специалист отдела претензий американского офиса ТТ Клуба, расположенного в Нью-Джерси. Гильермо имеет большой опыт работы со сложными инцидентами, и знает, как справляться с их последствиями разные компании. В этой статье Гильермо обращается к проблеме краж груза на железной дороге.

В начале этого года случаи кражи грузов получили огласку в неспециализированных СМИ. Фото- и видеокadres с места события на сортировочной станции в лос-анджелесском районе Линкольн-Хайтс вызвали сильные эмоции. Мы понимаем, что риск пропажи груза есть всегда, но вид железнодорожных путей, заваленных упаковкой, найдет отклик у каждого, ведь это могла бы быть та самая посылка, которую кто-то из нас ждёт. Объём кражи был значительный, по недавним сообщениям убытки составили более 5 млн долларов. Также мы всё чаще встречаем истории о преступниках, которые запрыгивают на грузовые поезда даже на ходу, взламывают пломбы и проникают в грузовые контейнеры.

Хотя преступная активность в этом регионе очевидно и значительно усилилась — согласно публикуемым данным, в некоторые месяцы 2021 г. рост относительно прошлого года доходил до 300% и более, — риск проникновений и краж на этом маршруте всегда был высок.

Что же изменилось? По-видимому, в период пандемии COVID-19 изменилась в том числе стратегия предоставления услуг транспортной безопасности. Железнодорожный оператор Union Pacific имеет собственную службу безопасности, которая отвечает за находящиеся во владении Union Pacific пути. Сообщается, что представители этой службы прежде патрулировали конкретный участок путей, ведущий к и от сортировочной станции Линкольн-Хайтс. В течение 2020—2021 гг. было решено сократить число работников службы безопасности на этом участке железнодорожной инфраструктуры. Результатом, видимо, и явился всплеск криминальной активности, сообщения о котором попали в новости.

Сочетание ряда негативных факторов – сокращение патрульного персонала, рост объёмов грузоперевозок и повсеместные заторы — создало ситуацию, которой сумели воспользоваться преступники.

Нашумевшие инциденты в Линкольн-Хайтс — далеко не единственный пример. Кражи грузов из поездов происходят в разных местах США и в других регионах, включая Европу. Во многих случаях грузовые поезда движутся по тем же путям, что пассажирские, и зачастую последним отдаётся приоритет.

В претензионных материалах ТТ Клуба есть примеры из Италии, где грузовые поезда регулярно задерживаются в утренние часы пик, чтобы пропустить пассажирские. Часто грузовой поезд ожидает в сельской местности, где транспортная безопасность обеспечивается, как правило, слабо.

На фоне событий в Украине стоит ожидать ещё больших перебоев в железнодорожном сообщении, так как около 70% железнодорожных маршрутов из Китая в Европу проходят транзитом через Украину и/или Беларусь. При простоях грузовых поездов риск кражи повышается.

Наблюдаемый рост числа краж из поездов хорошо иллюстрирует ловкость воров и изощрённость их методов. Хотя известную долю всегда составляют кражи по случаю, всё же обычно мы имеем дело с хорошо организованными криминальными операциями, с преступниками, которые отслеживают перевозочные процессы, выявляют слабые места и умело ими пользуются.

Недавно Union Pacific инвестировала в установку новых камер наблюдения вдоль путей, где совершалось столько краж, и усилил патрули. Насколько известно, кражи прекратились практически полностью. Вот урок, который преподаёт нам история с кражами в Линкольн-Хайтс: если вам кажется, что злоумышленники не наблюдают за вами, не отслеживают ваших действий, вы, скорее всего, горько ошибаетесь. Они всегда начеку. Стоит ослабить бдительность в вопросах безопасности — и преступники сразу этим воспользуются.

Кражи грузов по месту/виду транспорта (статистика ТТ Клуба)



Если вам кажется, что злоумышленники не наблюдают за вами, не отслеживают ваших действий, вы, скорее всего, горько ошибаетесь. Они всегда начеку. Стоит ослабить бдительность в вопросах безопасности — и преступники сразу этим воспользуются



Организованная преступность в сфере грузоперевозок

Надо признать, что организованная преступность на грузовом автотранспорте достигла небывалых масштабов. И неудивительно, что всё больше преступников обращают внимание на грузоперевозки: риски малы, а выигрыш велик. Существует международные криминальные сети воров и скупщиков краденого, которые ведут свои дела так же организованно и основательно, как и представители легального бизнеса.



Дэвид Томпсон присоединился к коллективу Signum Services в январе 2013 года после отставки из полиции Большого Лондона. Signum Services — это корпоративная служба расследований, которая расследует дела членов TT Клуба, клубов UK P&I, UK Defence и Международного клуба транспортных посредников TTCS. Недавно Дэвид принимал участие в обсуждении логистической безопасности во втором сезоне подкаста TT Live

У ОПГ есть как постоянные участники, так и сообщники, к помощи которых можно обратиться. Среди них могут быть и водители грузовых машин, и транспортные компании, которые работают легально или полулегально, а также могут непосредственно участвовать в краже грузов. Грузовики законопослушных предприятий перевозят один груз в одном направлении и другой — в обратном, так же поступают и преступники. Зачастую украденные грузы перераспределяют в течение нескольких часов после кражи.

Преступники используют современные технологии, в том числе трекеры, подаватели сигнала GPS, мобильные телефоны с шифрованием. Им хорошо известны основные магистрали и зоны обслуживания. Они используют автомобили-наводчики, чтобы выбирать возможные жертвы, сопровождать украденные грузы и следить, не приближается ли полиция.

Преступники часто прибегают к мошенническим схемам, изображая экспедиторов, перевозчиков, представителей власти или полиции, чтобы получить доступ к грузу. Подделка документов давно практикуется ворами и даже классифицируется как отдельное преступление.

Наложение таких негативных факторов, как нехватка рабочей силы, пандемия COVID и события, которые разворачиваются в Восточной Европе, привело к беспрецедентным затруднениям в цепочках поставок и огромным заторам во многих портах. Компании сталкиваются с нехваткой персонала и ростом финансовых затрат, что неизбежно приводит к изменению рабочих процессов и отрицательно сказывается на транспортной безопасности. Следует проявлять особую бдительность и осторожность, чтобы не дать злоумышленникам воспользоваться ситуацией.

Преступные банды, занимающиеся кражами грузов и угонами транспортных средств, стараются не упустить ни одного шанса добраться до груза, умеют уходить от преследования и находить всё новые способы заработать. При этом Signum Services по-прежнему видит старые, давно проверенные способы хищения груза — например, вспарывание тента.

Организованные преступники хорошо адаптируются к новым условиям и успешно пользуются цифровыми инструментами для сбора информации, выбора жертвы и оптимизации своей деятельности. С каждым годом они действуют всё искуснее и эффективнее.

У организованных преступных групп (ОПГ) есть свои агентурные сети, парки транспортных средств, логистические системы, склады и пункты для массового сбыта краденого. Участники ОПГ хорошо знают особенности перевозочных процессов, а инсайдеры и информанты в судовых и логистических компаниях снабжают их необходимыми сведениями.



“

Компании сталкиваются с нехваткой персонала и ростом финансовых затрат, что неизбежно приводит к изменению рабочих процессов и отрицательно сказывается на транспортной безопасности. Следует проявлять особую бдительность и осторожность, чтобы не дать злоумышленникам воспользоваться ситуацией

”



Справочник запорных устройств TAPA



Статистика претензий ТТ Клуба из года в год подтверждает, что наибольшему риску кражи грузы подвергаются на автодорожной части транспортировки. Под угрозой находятся практически все виды грузов. Члены Клуба часто обращаются за рекомендациями относительно запорно-пломбировочных устройств для грузовых транспортных единиц (ГТЕ). С другой стороны, многие разработчики и поставщики запорных устройств регулярно презентуют экспертам Клуба свою продукцию, рассказывая об её особенностях и преимуществах.

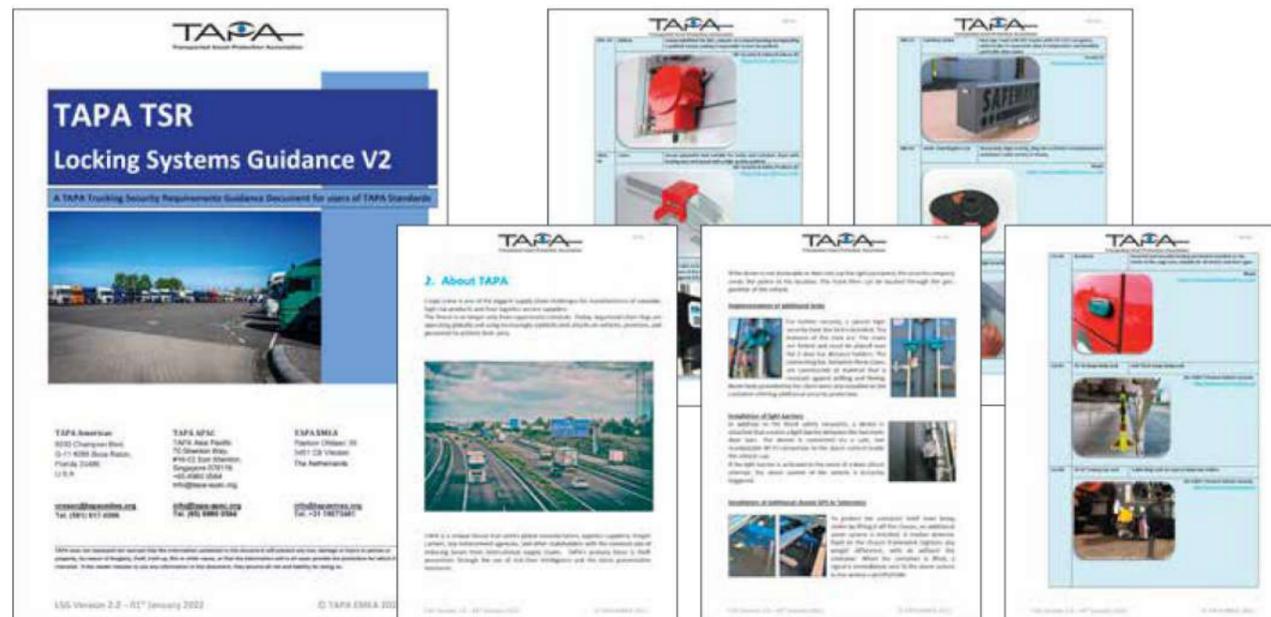
Требования безопасности и средства, выделяемые на её обеспечение, различны для разных перевозок, маршрутов, продуктов и ГТЕ, и поэтому не существует единого универсального устройства, которое подойдёт всем перевозчикам. По мере развития технологии разработчики запорных устройств внесли в них множество полезных функций и особенностей. Аккумуляторы стали меньше и экономичнее, расширились возможности GPS, а датчики теперь могут измерять всё что угодно — от освещённости и температуры до угла расположения паллеты и силы удара.

При оснащении ГТЕ такими устройствами логистическому оператору приходится решать ряд вопросов. С практической точки зрения — какие функции необходимы для безопасности, кто оплатит расходы, когда генерируется тревожный сигнал, кто будет отслеживать и, что особенно важно, реагировать в случае тревоги. Затруднения могут быть связаны и с логистикой возврата. Если дорогостоящее запорное устройство требуется только на одну отправку, кто будет ответственным за его получение и возврат в пункт погрузки?

С финансовой точки зрения, несмотря на общую тенденцию к снижению стоимости технологий, более высокотехнологичное оборудование, как правило, стоит больше. С учётом этого многие поставщики предлагают клиентам разные схемы оплаты, в том числе в рассрочку, что делает их продукты более доступными.

Чтобы подобрать запорное устройство, которое лучшим образом соответствует задачам оператора, можно обратиться к Справочнику запорных устройств, являющемуся приложением к Требованиям безопасности автомобильных перевозок TSR, который выпускает Ассоциация по защите перевозимых грузов TAPA. Недавно Ассоциация выпустила второе издание.

Хотя TAPA EMEA не выдаёт официального одобрения на какие-либо продукты, справочник содержит подробный обзор запирающих систем, включающий характеристики более 50 доступных решений, что даёт логистическому оператору возможность выбрать необходимое устройство в зависимости от своих потребностей и актуальных рисков.



“Запорные устройства помогают снизить риск кражи груза, поэтому являются необходимым элементом системы безопасности перевозок и ключевым требованием нашего стандарта безопасности автоперевозок TSR. Однако приходится признать, что воров действуют всё активнее и профессиональнее. В регионе Европы, Африки и Ближнего Востока (EMEA) более чем в 90% случаев грузы крадут из автомобилей, в это число также входят кражи на последней миле. По нашим оценкам, стоимость украденного исчисляется сотнями миллионов евро ежегодно. Новое издание Справочника систем запираения — это ещё один инструмент для того, чтобы помочь производителям и поставщикам логистических услуг снизить вероятность кражи груза. Публикуя Справочник на нашем веб-сайте в открытом доступе, мы хотим помочь как можно большему числу компаний контролировать свои риски”.

Торстен Нойманн, президент и главный исполнительный директор TAPA EMEA